



Minister

Bestuurskern

Dir. Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en
Vaarwegen

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

5.1.2.e

5.1.2.e

T 5.1.5

M 5.1.2.e

F 070-3511479

5.1.2.e @minienm.nl

Datum

23 februari 2018

Kenmerk

IENW/BSK-2018/45562

beslisnota

Certificering drijvende werktuigen en grote
pleziervaartuigen

Doel

U te informeren over de dreigende problematiek rond certificering van met name drijvende werktuigen en grote pleziervaartuigen op de binnenwateren en u een tweetal opties voor te leggen om met deze problematiek om te gaan.

Advies

In te stemmen met de tweede optie; het kiezen voor een pragmatische procedure voor de achterstand in certificering. Daarmee wordt de kans kleiner dat door een gebrek aan gecertificeerde werktuigen op grote schaal waterbouwprojecten stilgelegd moeten worden.

Achtergrond

Een drijvend werktuig is een drijvend bouwsel waarop zich werkinstallaties bevinden, zoals kranen, baggermolens, hei-installaties of elevatoren. Drijvende werktuigen worden over het algemeen ingezet bij werkzaamheden in het kader van waterbouw. In het verleden waren op drijvende werktuigen geen specifieke technische eisen van toepassing, behalve voor zover zij werkzaamheden uitvoerden op de Rijn, de Waal en de Lek. Zij hoefden dan ook niet te zijn voorzien van een certificaat waaruit hun technische geschiktheid bleek.

Met de inwerkingtreding van richtlijn 2006/87/EG kwam hierin verandering. Deze richtlijn bepaalde dat drijvende werktuigen, ongeacht hun grootte, moesten worden gecertificeerd voor alle binnenwateren. Voor nieuw te bouwen drijvende werktuigen geldt deze certificatieplicht vanaf 30 december 2008. Oudere drijvende werktuigen moeten op grond van de richtlijn uiterlijk 30 december 2018 van een certificaat zijn voorzien.

Deze certificering dient dus voor 30 december 2018 afgerond te zijn, maar die datum is niet haalbaar. De sector is langzaam met het aanvragen van certificaten, ondanks dat ze sinds 2006 weten dat ze per 2019 zullen moeten voldoen aan de certificatieplicht. Als nu alsnog een groot deel van de aanvragen

binnenkomen, zal de capaciteit van de keuringsinstanties ontoereikend zijn om de duizenden certificaten tussen nu en eind 2018 af te geven. Gevolg zal zijn dat er per 2019 een groot deel van de drijvende werktuigen niet meer ingezet mag worden. Voor de waterbouw kan dit grote gevolgen hebben. Ook Rijkswaterstaat als opdrachtgever gaat hiermee geconfronteerd worden.

Daarnaast speelt nog dat de datum van certificering van belang is voor de wijze waarop drijvende werktuigen worden gecertificeerd. Van drijvende werktuigen van voor 30 december 2008, die zich laten certificeren voor 30 december 2018, hoeft alleen te worden bekeken of zij geen klaarblijkelijk gevaar vormen. Wacht men tot na 30 december 2018, dan wordt het drijvend werktuig beschouwd als een nieuw drijvend werktuig en moet het aan alle toepasselijke technische eisen voldoen. Dit is voor veel oudere werktuigen een moeilijk haalbare opgave.

Het bovenstaande geldt eveneens voor pleziervaartuigen vanaf 20 meter in lengte (grote pleziervaartuigen). De te verwachten aantallen liggen daar echter lager. Bovendien biedt de bestaande regelgeving daar al meer mogelijkheden voor certificering.

Probleem

De datum 30 december 2018 komt snel dichterbij. Hoewel het Ministerie van IenW, de Inspectie Leefomgeving en Transport en de betrokken brancheorganisaties veel hebben ondernomen om de branche te informeren over de naderende certificatieplicht, wordt er vanuit de branche weinig tot geen actie ondernomen. Van een bestaande vloot van grofweg vijf à zesduizend drijvende werktuigen, is slechts een fractie gecertificeerd en de keuringsinstanties ontvangen ook nagenoeg geen aanmeldingen. De branche lijkt te wachten tot het allerlaatste moment.

Dit heeft tot gevolg dat een groot deel van de vloot niet voor 30 december 2018 gecertificeerd zal kunnen worden. Zelfs al zou men zich vandaag nog massaal aanmelden, dan kunnen de keuringsinstanties de vraag niet aan. Daarvoor ontbreekt het simpelweg aan capaciteit, omdat men ook nog andere schepen moet certificeren. Drijvende werktuigen die niet op tijd kunnen worden gecertificeerd, moeten op basis van de regelgeving worden gezien als nieuw drijvend werktuig. Zij zullen aan alle technische eisen moeten voldoen.

Dit zal voor veruit de meeste drijvende werktuigen niet mogelijk zijn. Dit betekent dat het desbetreffende deel van de vloot niet meer operationeel mag zijn. Dit zou een enorme aanslag zijn op de Nederlandse waterbouwwerkzaamheden op de binnenwateren en daarmee op de Nederlandse economie.

Mogelijke vervolgstappen

Overleg tussen DGLM, de ILT en de keuringsinstanties heeft uitgewezen dat er in feite twee opties zijn om met deze problematiek om te gaan:

1. Volgens de letter van de wet per 1 januari handhaven op drijvende werktuigen zonder geldig certificaat, ook als exploitanten van vaartuigen zich wel tijdig hebben aangemeld voor een certificaat;
2. Een pragmatische procedure uit te werken waarbij exploitanten van vaartuigen die zich in elk geval op tijd aanmelden, nog volgens de huidige regels kunnen worden gecertificeerd. Dit betekent: per 1 januari handhaven op drijvende werktuigen zonder geldig certificaat, tenzij zij kunnen aan tonen dat er op tijd is aangemeld voor een certificaat.

De onder 1 genoemde optie is volledig in overeenstemming met de Nederlandse en Europese regels op dit punt. Aangezien tot nu toe geen beweging in de sector was te constateren, is te verwachten dat deze optie zal leiden tot de problematiek zoals hierboven beschreven.

De onder 2 genoemde optie houdt in dat de ILT en de keuringsinstanties willen afspreken dat voor drijvende werktuigen en grote pleziervaartuigen van voor 2009 tot uiterlijk 1 november 2018 een certificaat kan worden aangevraagd. Dit komt overeen met de termijn waarbinnen een bestuursorgaan op grond van de Algemene wet bestuursrecht moet reageren op een aanvraag. Indien het niet mogelijk is het drijvend werktuig uiterlijk 30 december 2018 te certificeren, dan wordt door de keuringsinstantie met de aanvrager een termijn afgesproken waarbinnen het vaartuig wél wordt gecertificeerd. Certificering vindt dan plaats aan de hand van de regels die gelden op de datum van de aanvraag. De desbetreffende drijvende werktuigen hoeven dus niet aan nieuwe technische eisen te voldoen.

Drijvende werktuigen die op tijd een aanvraag hebben ingediend conform deze procedure, zullen bij een controle door de ILT na 30 december 2018 dan niet worden beboet wegens het ontbreken van een certificaat. Wel zullen zij een ontvangstbevestiging van de aanvraag moeten kunnen tonen, alsmede een concrete termijn waarbinnen certificering zal plaatsvinden. De Inspectie Leefomgeving en Transport werkt met de keuringsinstanties aan een plan van aanpak om die drijvende werktuigen waarvan het belang voor de Nederlandse waterbouw het grootst is, als eerste te certificeren.

Communicatie met de branche en verdere ontwikkelingen

Op 15 februari heeft de ILT, als sluitstuk van een al sinds 2006 lopende voorlichtingscampagne, een informatieve bijeenkomst over onder andere de hierboven beschreven problematiek georganiseerd. Voor die bijeenkomst waren zo'n 35 brancheorganisaties uitgenodigd. Uiteindelijke doel van die bijeenkomst was dat ook de communicatiemiddelen van deze brancheorganisaties ingezet worden om eigenaren van binnenschepen, drijvende werktuigen en pleziervaartuigen te attenderen op de veranderingen in de regelgeving en de gevolgen indien daar niet tijdig op ingespeeld wordt. De bijeenkomst is succesvol verlopen en de verwachting is dat er bij de exploitanten en eigenaren nu meer bereidheid zal om tot certificering over te gaan.

Tenslotte is in samenspraak met de branche een ministeriële regeling ontwikkeld met beperkte technische eisen voor kleine drijvende werktuigen die werkzaamheden uitvoeren op binnenwateren van zone 4 (kleine binnenwateren). Hiermee is voor deze categorie een passend normenkader ontwikkeld, zodat zij kunnen worden gecertificeerd op een manier die past bij de aard van hun werkzaamheden.

Risico's

De onder 2 genoemde optie is niet conform de eisen van richtlijn 2006/87/EG en richtlijn 2016/1629/EU en de Europese Commissie zal Nederland wellicht onjuiste toepassing van de richtlijn kunnen verwijten. De kans dat dit gebeurt wordt echter ingeschat als gering en andere EU-lidstaten kampen met vergelijkbare problemen. Het alternatief is dat de complete Nederlandse vloot van drijvende werktuigen aan de ketting wordt gelegd en dat perspectief is nog minder aantrekkelijk.

Daarnaast bestaat het risico dat handhavende diensten in andere EU-lidstaten geen genoegen nemen met slechts een ontvangstbevestiging van de aanvraag en op hun grondgebied een volledig certificaat zullen eisen. De meeste drijvende werktuigen zullen echter vooral op Nederlands grondgebied opereren. Drijvende werktuigen die moeten worden ingezet voor internationale operaties, zullen conform eerder genoemde afspraak zo veel als mogelijk als eerste worden gecertificeerd.

Tenslotte moet worden opgemerkt dat drijvende werktuigen en grote pleziervaartuigen die na 30 december 2018 niet zijn gecertificeerd of geen ontvangstbevestiging van een certificeringsaanvraag kunnen tonen, in overtreding zijn. Hierop zal de toezichthouder (ILT, maar ook politie, Rijkswaterstaat en lokale toezichthouders op het water) moeten handhaven. Afhankelijk van de situatie kan zij interveniëren door bijvoorbeeld een waarschuwing af te geven of een boete op te leggen. In het uiterste geval kan zo'n interventie leiden tot het stilleggen van het vaartuig. De ILT zal samen met de andere toezichthouders in de binnenvaart afstemmen hoe het toezicht het beste uitgevoerd kan worden en daarbij zoeken naar interventies die zorgen voor voldoende druk om tot certificering over te gaan.

5.1.2.e

5.1.2.e

Pagina 1 van 6

- Ten aanzien van de vragen voor het internationale overleg van de Commissies van Deskundigen (CvD) te Wenen heeft het secretariaat enkel redactionele vragen teruggestuurd aan Nederland. Daar zal nog naar worden gekeken door de 5.1.2.e
- Het NBKB heeft ten aanzien van het laatste overleg in Straatsburg nog een vraag ten aanzien van artikel 9.02 in de ES-trin. Volgens 5.1.2.e moeten alle motoren aan boord van het schip (inclusief motoren zonder keurmerk) onder punt 52 worden geplaatst. België doet dit nu al, maar Nederland hanteert een andere werkwijze. NL plaatst op bladzijde 14 van het certificaat alleen de goedgekeurde motoren (en verwijderd de overige motoren van de Belgische certificaten). Als dit de verplichte werkwijze wordt volgens ES-trin, dan moet de WIOB hiervoor worden ingericht. 5.1.2.e kan hier niet direct een antwoord op geven en gaat dit nog na.

ILT
Scheepvaart
Vergunningen Binnenvaart

Datum
16 maart 2018

Mededelingen door 5.1.2.e

- 5.1.2.e geeft een toelichting op de wijze waarop de ILT de partijen gaat informeren ten aanzien van de certificaatplicht van pleziervaartuigen en drijvende werktuigen na 31-12-2018. De ILT heeft hiervoor een flyer gemaakt die is bedoeld om eigenaren van pleziervaartuigen en drijvende werktuigen te attenderen op de certificaatplicht. Deze flyers zullen worden uitgedeeld op de HISWA en de Maritime Industry 2018.
- De Minister is door de ILT geïnformeerd ten aanzien van de problemen met de certificering van hiervoor genoemde vaartuigen. De ILT heeft de beoogde werkwijze omschreven en na ontvangst van de officiële reactie van de Minister zal de ILT de marktpartijen en klassenbureaus informeren over de werkwijze die mag worden gehanteerd.

Mededelingen door 5.1.2.e

- Er loopt een onderzoek voor wijziging/vernieuwing scheepsmeting.
- Zoals eerder aangegeven zit de ILT in een reorganisatie. Gepland is dat per 01-04-2018 de organisatie in tijdelijke vorm zal starten. De definitieve organisatie is volgens planning op 01-01-2019 gerealiseerd. Als er meer bekend is ten aanzien van dit onderwerp, dan zal 5.1.2.e dat melden.

3. Opmerkingen verslag van vergadering 01 november 2017

- Blz. 1: Datum van het overleg was niet 14 juni, maar 01 november 2017.
- Blz. 2. Mededelingen, vierde aandachtspunt: Hoe staat het met de accountmanagers? ILT meldt dat het in de kinderschoenen staat. Het is de bedoeling dat de accountmanagers contact op gaan nemen met de klassenbureaus en keuringsinstanties (als dit nog niet heeft plaatsgevonden). De contactgegevens van de accountmanager (en zijn back-up) moeten bij de betreffende bureaus bekend worden gemaakt. 5.1.2.e zal dit oppakken.
- Blz. 3. Opmerkingen verslag-derde lid-tweede alinea "intentie bespreken wijzigingen Es-trin": Wat is de stand van zaken? 5.1.2.e geeft aan dat andere zaken prioriteit hebben (gehad), maar dat hieraan invulling gegeven moet gaan worden.
- Naar aanleiding van het vorige punt wordt aan DGB gevraagd hoe het staat met de implementatie van de voorschriften in de Nederlandse wetgeving. 5.1.2.e meldt dat hieraan wordt gewerkt. Hij verwacht dat de verwijzingen naar de technische voorschriften geen probleem oplevert voor de verplichte datum 07 oktober 2018. De problemen ten aanzien van de "regeling schepen" in de huidige wetgeving wordt aangekaart door 5.1.2.e "Zijn de problemen ten aanzien van certificering ten einde met de gewijzigde tekst en kunnen de keuringsinstanties een concept van de nieuwe tekst ontvangen?" 5.1.2.e meldt dat hij de conceptversie aan de ILT zal sturen voor een HUF toets en dat de keuringsinstanties en klassenbureaus wat hem betreft deze tekst via het ILT mogen ontvangen.
- Blz. 3. Wijziging beleidsregel – Window. 5.1.2.e meldt erg blij te zijn met

het window in de huidige beleidsregel, maar vindt de instructie onvoldoende. Een voorbeeld wordt geschetst waarbij de certificering start en wordt afgerond vóór het van kracht worden van een overgangsbepaling (OGB). Als de einddatum van het certificaat dat verlengd moet worden ligt ná het vervallen van de OGB, dan is de vraag welke ingangsdatum op het nieuwe certificaat vermeld moet worden? Indien de aflooptdatum van het oude certificaat als nieuwe ingangsdatum wordt gebruikt, dan verwachten de handhavende diensten (en buitenlandse autoriteiten) dat het schip voldoet aan de voorschriften geldig op de ingangsdatum. De OGB zou op basis van de nieuwe ingangsdatum uitgevoerd zijn. 5.1.2.e is van mening dat de huidige instructie voldoet. Op verzoek van de deelnemers zal de instructie op dit punt worden gewijzigd.

- Verslag Punt 5- INTORO. INTORO 3 is ingetrokken en over de INTORO 1 hebben de klassenbureaus al weken niets meer gehoor. Wat is de stavaza? 5.1.2.e zal dit nagaan bij 5.1.2.e
- Verslag Punt 6 - motoren. Naar aanleiding van dit punt meldt 5.1.2.e dat er een werkgroep wordt opgericht in Straatsburg onder leiding van [Euromot](#) (Samenwerkingsverband van motorfabrikanten van verbrandingsmotoren). Deze werkgroep zal een database met Q&A's gaan opstellen ten aanzien van de nieuwe NRMM (richtlijn 2016/1628). Vragen kunnen ingestuurd worden via DGB.

ILT
Scheepvaart
Vergunningen Binnenvaart

Datum
16 maart 2018

4. AIS – keuren door keuringsinstanties en klassenbureaus

ILT meldt dat ze klachten heeft ontvangen over de kosten door het verplicht laten uitvoeren van een AIS-keuringen door erkende bedrijven. Dit wordt gevraagd bij de verlenging van het certificaat van onderzoek. De door ILT opgestelde werkwijze wordt kort toegelicht. De marktpartijen vragen zich af of dit de veiligheid van de scheepvaart negatief beïnvloed. Installatieproblemen (na verbouwingen of wijzigingen) worden met de voorgeschreven werkwijze niet gesignaleerd. ILT geeft opdracht aan de klassenbureaus en keuringsinstanties om de controle op het functioneren van de AIS voor verlenging van het certificaat op de omschreven wijze uit te voeren. Dit geldt voor alle schepen. De klassenbureaus en keuringsinstanties zijn akkoord mits:

1. Het telefoonnummer bekend wordt gemaakt dat de surveyors/inspecteurs kunnen gebruiken.
2. Hoe en waar de "lijst met inspecteurs/surveyors" aangeleverd moet worden.

5.1.2.e zal deze punten in overleg met 5.1.2.e oppakken.

5. Masten en tuigage

ILT bevestigt dat de termijnen volgens artikel 15a.19 van bijlage II van de richtlijn 2006/87/EG aangehouden moeten worden.

6. Uitspraak Raad van State en WIOB

Uitspraak Raad van State onder nummer 20160547/1/A3 van 18 oktober 2017

ILT informeert de deelnemers over de uitspraak in de zaak Jorgensen. De uitspraak van de Raad van State houdt in dat de ILT eindverantwoordelijk blijft voor de afgegeven certificaten.

5.1.2.e meldt dat Het NBKB niet is geïnformeerd over rechtszaak en is erg verbaasd dat ze pas geïnformeerd zijn nádat de uitspraak openbaar is gemaakt. Volgens contract zou de ILT de marktpartij direct informeren als een rechtszaak start die betrekking heeft op de uitbestede werkzaamheden. De voorzitter is verbaasd dat het NBKB niet eerder is geïnformeerd.

5.1.2.e stelt dat foutloos opmaken van alle certificaten onmogelijk is. ILT meldt echter dat het noodzakelijk is om de inhoud van de certificaten te (blijven) verbeteren. Ongeacht of het een certificaat van een nieuw schip is of een

verlenging van een bestaand certificaat. De opdracht luidt dat de inhoud beter moet worden gecontroleerd waarbij moet worden getracht een certificaat af te geven met een minimum aan fouten.

5.1.2.e merkt op dat de ILT nooit een officiële instructie heeft verstrekt voor het gebruik van de WIOB. Daarbij wijkt de WIOB bijvoorbeeld af van dienstinstructie 11 (ROSR) en Administratieaanwijzing nr. 11 (Bijlage II, richtlijn 2006/87/EG). 5.1.2.e bevestigt dat de ILT nooit een officiële instructie heeft gegeven van de WIOB. Er is alleen uitleg is gegeven over de WIOB. Tevens meldt 5.1.2.e dat de dienstinstructie of administratieaanwijzing uiteraard moeten worden gevolgd en niet de WIOB.

ILT
Scheepvaart
Vergunningen Binnenvaart

Datum
16 maart 2018

Na een discussie is vastgesteld dat het opstellen van een complete instructie voor de huidige WIOB niet efficiënt en haalbaar is. De onderwerpen "duwbijlage" en "bemanning" moeten wel nader worden uitgewerkt aangezien daar de meeste onduidelijkheid over bestaat. In het bijzonder de tabel van de duwbijlage en de bemanningstabel. 5.1.2.e (DGB) wordt genoemd ten aanzien van het geven van een toelichting over de bemanningsvoorschriften. De ILT zal navragen of hij beschikbaar is.

Als de WIOB wordt gewijzigd, dan vragen de marktpartijen en klassenbureaus hierbij aan de ILT om rekening te houden met de gemaakte opmerkingen en verbetervoorstellen.

7. Doorlooptijden ENI-nummers enz.

ILT meldt dat personeel en vervanging is geregeld. De marktpartijen vragen zich af of een bezetting van 1 of 2 personen voldoende is om de verwachte hoeveelheid aanmeldingen te verwerken als gevolg van de certificaatplicht. 5.1.2.e zal bekijken of uitbreiding noodzakelijk is als haar signalen bereiken dat de hoeveelheid werk te veel is voor de medewerker(s).

5.1.2.e meldt na een vraag van 5.1.2.e over de doorlooptijd, dat deze in de ordegrootte van enkele dagen ligt.

8. FM200 (HFK 227 EA) – wordt het blusmiddel verboden?

In de vergadering blijkt dat de vraag van 5.1.2.e ook in Straatsburg is gesteld. 5.1.2.e was niet in Straatsburg toen de vraag namens de klassenbureaus werd gesteld. De vraag was zonder aanvullende toelichting niet duidelijk voor de werkgroep en is niet beantwoord.

ILT meldt dat uit Europese regelgeving blijkt dat het in de markt brengen van de hoeveelheid HFK's aan banden wordt gelegd. FM-200 (HFK 227 EA) is een HFK die in de richtlijn wordt genoemd. De hoeveelheid stoffen die in Europa op de markt gebracht mogen worden zullen in stappen teruggeschoefd worden. De hoeveelheid product geleverd in 2015 (100%) wordt beperkt tot 21% in 2030.

Wellicht dat dit punt in de toekomst in Straatsburg opgepakt gaat worden.

5.1.2.e zal de betreffende Europese verordening verspreiden.

9. Bijeenkomst CvD's april 2018

5.1.2.e meldt dat NL 35 suggesties voor onderwerpen heeft ontvangen. Negen vragen over interpretatie zijn ingediend. In totaal zijn 50 vragen gediend en er worden geen nieuwe vragen meer geaccepteerd.

5.1.2.e meldt dat hij de deelnemers van de vergadering een overzicht zal sturen van de ingestuurde vragen nadat de vragen zijn aangescherpt. De vragen die niet zijn ingestuurd, die zullen op een later tijdstip door 5.1.2.e worden toegelicht/behandeld. Dit betreft vragen die volgens 5.1.2.e op een andere wijze opgepakt moeten worden.

10. Motoren

ILT meldt dat contact is geweest met de fabrikant 5.1.5 en 5.1.5 5.1.5 heeft aangegeven de informatie door te spelen naar 5.1.5. 5.1.5 geeft aan dat het om onduidelijkheid in de voorschriften gaat en verzoekt de ILT om coulant om te gaan met de betreffende motoren omdat uit de certificering blijkt dat de motoren wel voldoen aan de voorwaarden. De voorzitter verwijst naar de notulen van de vorige vergadering in verband met het genomen besluit. De afgesproken werkwijze blijft gehandhaafd.

ILT
Scheepvaart
Vergunningen Binnenvaart

11. Attenderingsbrieven voor certificaten

De ILT geeft een toelichting ten aanzien van de attenderingsbrieven die verstuurd gaan worden voor schepen waarvan de geldigheid van het certificaat gaat verlopen. Deze worden vanaf nu verstuurd. De eerste selectie betreft schepen waarvan het certificaat tussen nu en 1 jaar en 3 maanden verloopt.

Datum
16 maart 2018

Er is ook gekeken of het mogelijk is om een brief te versturen naar eigenaren die (volgens de database van de ILT) op dit moment geen geldig certificaat hebben. Het verkrijgen van een juiste selectie uit de database is echter niet eenvoudig. Dit is nog een aandachtspunt. (5.1.2.e)

Volgens de ILT voldoet de brief aan de INTORO-3. Discussie volgt omdat de INTORO 3 is ingetrokken. 5.1.2.e zal ter info een voorbeeld van een brief versturen.

12. Actiepuntenlijst

- CO22 – geen wijziging in stavaza
- CO41 – Dit valt onder INTORO 1. Punt blijft openstaan (5.1.2.e)
- CO44 – Motor moet worden gezien/beoordeeld als hoofdmotor.
- CO45 – Is aangepast. Verwijzing komt niet meer terug op website
- 5.1.2.e vraagt wat het besluit is t.a.v. punt CO35. Het onderwerp is afgesloten, maar de werkwijze is niet in de actiepuntenlijst of in de notulen terug te vinden. 5.1.2.e zal dat nader uitzoeken.

13. Rondvraag

1. 5.1.2.e vermeldt dat de bedoeling was om de regeling voor kleine drijvende werktuigen op zone 4 wateren pas te publiceren in oktober 2018. In verband met de urgentie van de regeling is besloten om de regeling per 01-04-2018 te publiceren.
2. 5.1.2.e vraagt de ILT om toelichting in verband met de berichtgeving aan de leden door BLN ten aanzien van dubbele beplating. 5.1.2.e heeft contact gehad met BLN en heeft vernomen dat BLN deze berichtgeving ziet als service aan hun klanten. De ILT heeft hier geen controle over, maar bevestigt dat centrale communicatie hierover wenselijk zou zijn.
3. 5.1.2.e heeft van een klant vernomen dat een andere keuringsinstantie de keuringen van koppelpontons "steekproefsgewijs" uitvoert. Is dat correct? Marktpartijen en klassenbureaus herkennen de werkwijze niet.
4. 5.1.2.e constateert dat een meetbrief voor een sleepboot is afgegeven door ILT waarbij de diepgang in de meetbrief groter is dan de technisch mogelijke diepgang van het schip. Omdat de diepgang invloed heeft op het ankergewicht is de vraag hoe hiermee omgegaan moet worden? 5.1.2.e zal dit probleem oppakken en bespreken met de ILT scheepsmeters.
5. 5.1.2.e vraagt naar de voorwaarden die worden geaccepteerd voor uitbesteding aan nieuwe klassenbureaus. ILT meldt dat dezelfde voorwaarden worden gehanteerd als bij de oorspronkelijke uitbesteding. Het is waar dat een pilot loopt bij ILT met RINA als klassenbureau.
6. 5.1.2.e merkt op dat de beleidsregel 2013 is gewijzigd, maar dat het gedeelte over de berekening van ramen niet is gewijzigd. Dat betreffende gedeelte is onjuist en dat is al eerder besproken met ILT. 5.1.2.e bevestigt dat het betreffende item over het hoofd is gezien bij het doorvoeren van de laatste wijziging van de beleidsregel. 5.1.2.e zal bekijken of dit aangepast

- kan worden.
7. 5.1.2.e kan geen overzicht vinden met ILT erkende bedrijven voor diktemeting en materiaalmeting. ILT meldt dat dergelijke overzichten nooit officiële erkenningen zijn geweest. De aanwijzingen en overzichtslijsten zijn vervallen na de overdracht van werkzaamheden aan de marktpartijen.
 8. Naar aanleiding van een audit door ILT heeft LRS een vraag over nooduitgangen vanuit accommodaties (ADN). 5.1.2.e verwijst naar artikel 9.3.3.52 lid 3 sub b – iv) 1. Een discussie volgt ten aanzien van nooduitgangen via ramen die door de ILT werden geaccepteerd. 5.1.2.e zal de interpretatie ten aanzien van dit punt oppakken.
 9. ILT verzoekt om bij het insturen van de inbouwverklaring van motoren gebruik te maken van één van de vijf typen die de ILT kan verwerken in de database:
 1. Hoofdmotor
 2. Boegschroefmotor
 3. Generatormotor
 4. Noodgenerator
 5. Hulpmotor
 10. 5.1.2.e vraagt of er nog reacties zijn ontvangen op het schrijven van 5.1.2.e van 21 december m.b.t. de bediening van de boegschroef. Het schrijven is volgens 5.1.2.e strijdig met de eerder verstuurde instructie. 5.1.2.e zal dit punt nogmaals bekijken.

ILT
Scheepvaart
Vergunningen Binnenvaart

Datum
16 maart 2018

14. Afsluiting

De voorzitter sluit de vergadering en dankt alle aanwezigen voor hun aanwezigheid en inbreng.

Van: 5.1.2.e -ILT
Aan: 5.1.2.e -ILT
Onderwerp: FW: voorstel aanpak certificering drijvende werktuigen
Datum: woensdag 7 juni 2017 15:04:01
Prioriteit: Hoog

Van: 5.1.2.e -ILT
Verzonden: woensdag 17 mei 2017 14:09
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e @ 5.1.5 ; 5.1.2.e @ 5.1.5 ; 5.1.2.e @ 5.1.5 ;
Onderwerp: voorstel aanpak certificering drijvende werktuigen
Urgentie: Hoog

Geachte 5.1.2.e

allereerst dank voor de reactie op de voorgestelde overlegstructuur. Aansluitend daarop een voorstel voor de mogelijke certificering van drijvende werktuigen. Wanneer het voorstel werkbaar is, wordt het ook in de Engelse taal aangeboden, hoewel ik verwacht dat het onderwerp de EU erkende klassenbureaus minder aangaat.

Certificering van drijvende werktuigen

Teneinde de certificering gefaseerd en gecontroleerd aan te pakken, wordt voorgesteld **in dit specifieke geval** de systematiek van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) toe te passen. De Awb geldt voor vergunningverlening die door of namens de overheid wordt uitgevoerd.

Het vorenstaande betekent dat het tijdstip van aanvraag tot certificering bepalend is voor het toe te passen normenkader. Indien belanghebbende de schriftelijke aanvraag tot certificering **uiterlijk 1 november 2018 indient**, is het principe van klaarblijkelijk gevaar nog van toepassing. **Daarna niet meer.**

De Awb, schrijft voor dat een aanvraag schriftelijk wordt ingediend (mag ook elektronisch), wordt ondertekend en tenminste bevat: naam en adres van aanvrager; dagtekening; en de aanduiding van de beschikking waarom wordt gevraagd. De keuringsinstantie bepaalt in dit geval welke gegevens en bescheiden er nodig zijn voor een verantwoorde beslissing op de aanvraag. Op de aanvraag volgt een ontvangstbevestiging, hetgeen waarschijnlijk overeenkomt met uw administratief systeem. Het is van belang de (datum van) aanvraag vast te leggen omdat dit bepalend is voor het toe te passen normenkader en het traject van certificeren.

Een besluit op een aanvraag dient binnen redelijke termijn te worden genomen. Die termijn wordt geacht verstreken te zijn, indien het besluit, in dit geval, certificaat er niet binnen acht weken ligt. Gezien de omvang van te certificeren schepen, is deze termijn waarschijnlijk niet realistisch. In dat geval deelt de keuringsinstantie dit mee aan de aanvrager en noemt daarbij een redelijke en concrete termijn waarbinnen certificering zal zijn afgerond. De afgifte van een certificaat kan worden opgeschort indien de aanvrager ermee instemt. Gezien de tijdsdruk en het aantal te certificeren schepen, is dit scenario te verwachten.

Benadrukt wordt dat het systeem slaagt wanneer de aanvragers en certificerende instellingen zich inspannen de afgesproken termijn te halen en dat de overeengekomen termijnen schriftelijk worden vastgelegd. Hiermee wordt beoogd dat partijen weten waar ze aan toe zijn. Blijven uitstellen van certificering is geen redelijke termijn in de zin van de Awb en daarmee geen optie.

Aanbevolen wordt in de ontvangstbevestiging de termijn van certificering te benoemen en dat de aanvrager daarmee per geval expliciet instemt. De ontvangstbevestiging tot certificering kan aan handhavende diensten worden getoond. ILT/SV zal deze diensten over de werkwijze informeren.

Aangezien er geen garantie is dat buitenlandse handhavers het scenario accepteren, is het verstandig die drijvende werktuigen nog voor december 2018 gecertificeerd te krijgen.

Ik hoop u met dit voorstel passend te hebben geïnformeerd. Uw reactie zie ik wegens het spoedeisend karakter graag binnen een week tegemoet en ben tot overleg altijd bereid.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

.....
Unit Analysis, Development and Accident Investigation
Netherlands Shipping Inspectorate
Human Environment and Transport Inspectorate
Rijksinspectiekantoor Westelijke Parallelweg 4
3331 EW Zwijndrecht
PO Box 16191 | 2500 BD | The Hague
.....

M

5.1.2.e

5.1.2.e

[@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)
<http://www.ilent.nl>

**ILT**

Weena 723
Rotterdam
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon**Datum**

11 januari 2016

Bijlage(n)

Actiepuntenlijst

agenda

Betreft Certificeringsoverleg
Vergaderdatum en tijd 14 juni 2017 09:30 u – 12:30 u
Vergaderplaats Zwijndrecht, zaal 4.02

Deelnemers

5.1.2.e (vz), 5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e

1. Opening
2. Mededelingen
3. Overlegstructuur/Behandeling ingediende vragen
4. Voorstel aanpak certificering drijvende werktuigen
5. Nieuwe bespreekpunten
 1. Verwarring over de definitie drijvend werktuig
 2. Drijvende werktuigen bestaande uit koppelpontons
 3. Het vaststellen van de afmetingen van pleziervaartuigen waarbij de L x B x D kleiner dan 100 is
 4. Regeling schepen Bijlage 3.3 en 3.4
 5. Keuren van kranen, de lijst met keurders moet up-to-date worden gehouden.
 6. Accountmanager voor marktpartijen
 7. Normenkader Aerosol, waternevel installaties en HHO systemen
 8. CCR besluiten 2015 en 2016
6. Actiepuntenlijst
7. Rondvraag
8. Sluiting en lunch



ILT

Vergunningverlening
leefomgeving en scheepvaart
Certificering binnenvaart

Zwijndrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

5.1.5 @ilent.nl

Datum

15 december 2020

verslag

Betreft	Technische commissie - Binnenvaart
Vergaderdatum en -tijd	26 november 2020
Vergaderplaats	Online via Webex
Deelnemers	5.1.2.e (vz) (ILT), 5.1.2.e (ILT), 5.1.2.e (ILT), 5.1.2.e (ILT), 5.1.2.e (BV), 5.1.2.e (DNV/GL), 5.1.2 (LRS), 5.1.2.e (BSC), 5.1.2.e (NBKB), 5.1.2.e (NBKB) en 5.1.2.e (RH).

Het onderstaand verslag geeft beknopt weer wat er tijdens het overleg is besproken.

1. Opening en vaststellen agenda

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen welkom. 5.1.2.e introduceert zich en geeft een uitleg over de huidige situatie van de afdeling Certificering binnenvaart. Na een korte introductie van de overige deelnemers start de vergadering. 5.1.2.e meldt dat hij zich onthoudt van commentaar op alle stukken die één dag voor aanvang van de vergadering zijn rondgestuurd.

2. Mededelingen

- Organisatorische mededeling

De afdeling is nog altijd onderbezet en dat heeft ook uitwerking op dit overleg.

- Uitvoering boegschroefbediening i.c.m. overgangsbepaling

De ILT meldt dat dit onderwerp regelmatig terugkomt bij het TC-overleg. 5.1.2.e schetst de geschiedenis en merkt op dat de boegschroef moet voldoen aan artikel 7.04 lid 9. Dit geldt zowel voor verplichte als voor vrijwillig aangebrachte boegschroeven. NBKB merkt op dat 4 juli dit jaar nog heeft gemeld welke werkwijze wordt gehanteerd (en die wijkt af van dit bericht). Daarop heeft ILT volgens NBKB niet gereageerd. Mocht dit in het verleden niet duidelijk genoeg zijn uitgelegd, dan is dat fout geweest net als het niet reageren op de uitleg van het NBKB, meldt ILT. De ILT gaat er van uit dat dit onderwerp nu duidelijk is.

Daarnaast wijst het NBKB erop dat ILT weldegelijk verschil maakt tussen verplichte en vrijwillige boegschroefbediening. In andere documenten komt dit namelijk wel voor. (Zoals brugvleugel bediening van passagiersschepen met boegschroefbediening, dan hoeft de extra bediening niet aan de gestelde voorschriften te voldoen. De instructies van de ILT zijn daarmee niet eenduidig.) ILT merkt op dat dergelijke afspraken op andere plaatsen in de nationale voorschriften ook aangepast moeten worden.

5.1.2.e meldt dat de boegschroef ook een item wordt voor eerstelijns toezicht (handhaving), dus eenduidige voorschriften moeten beschikbaar zijn. Dan zou kunnen gelden dat vanaf 01 januari 2021 alleen nog certificaten volgens de nieuwe afspraken aan boord van schepen liggen.

NBKB merkt op dat een handhaver die een dergelijk onderzoek doet, dan ook op de hoogte moet zijn dat bovenstaande afspraak alleen gevolgen heeft voor certificaten die worden opgemaakt NA bekrachtiging van deze afspraak. Schepen die bijvoorbeeld vorige week een nieuw certificaat hebben ontvangen, die zullen pas bij de volgende bestending van het certificaat worden aangepast.

LRS merkt op dat de klassenbureaus pas acteren op ILT instructies als er een Engelse instructie is verspreid zoals in het contract tussen ILT en KB's is afgesproken.

RH merkt op dat er geen onduidelijkheid bestond bij RH. Waar wel opgelet moet worden is dat niet alle schepen hoeven te voldoen aangezien er voor schepen die niet op de Rijn varen nog altijd een OGB geldt.

5.1.2.e dankt allen voor hun opmerkingen en merkt op dat dit meegenomen zal worden voor het toezicht.

BV merkt op dat de huidige zienswijze van de ILT een wijziging van het inzicht ten aanzien van de boegschroef inhoudt. Wie gaat de termijn van de OGB hiervoor vastleggen en wie gaat de communicatie naar de markt op zich nemen? De genoemde termijn dat er na 01 januari 2021 geen certificaten meer worden afgegeven op basis van de oude afspraak is volgens BV niet realiseerbaar.

ILT merkt op dat dit zo spoedig mogelijk opgepakt moet worden door de marktpartijen en klassenbureaus, maar dat betekend niet dat er helemaal geen schepen zijn die per 01 januari volgend jaar een nieuw certificaat ontvangen en nog niet voldoen aan deze afspraak. Oftewel de lopende certificering zoals BV aangeeft is hierop een uitzondering.

BSC geeft haar mening over dit onderwerp en merkt op dat vooral de markt en de installateurs goed geïnformeerd moeten worden en deelt daarbij de mening van BV. Communicatie is naast gelijke werkwijze erg belangrijk. Ook voor de installateurs die klanten niet onnodig op kosten willen jagen en door de onduidelijkheid wordt deze aanpassing niet standaard bij de schipper/eigenaar onder de aandacht gebracht.

NBKB vraagt zich af hoe andere landen hiermee omgaan, want het zou vreemd zijn als het alleen de mening van de ILT is dat vrijwillige boegschroefbediening moet voldoen aan de voorschriften. 5.1.2.e zal dit met DGLM bespreken.

BSC merkt op dat ES-TRIN die betreffende denkwijze wel toepast. Als je een installatie vrijwillig toepast, dan moet die voldoen aan de gestelde minimale eisen. (dit geldt bijvoorbeeld voor reddingsvlotten en brandblusinstallaties.)

3. Opmerkingen verslag van vergadering 01 oktober 2020

- 5.1.2.e meldt dat hij wel aanwezig bij het laatste overleg en zijn naam ontbreekt op de notulen.
- Het verslag van de vergadering van 09 juli 2020 ontbreekt nog. 5.1.2.e merkt op dat hij nog een aanvulling moet doen op de conceptversie en daarna zal het document worden verspreid. De voorzitter verzoekt de deelnemers na ontvangst van het betreffende verslag schriftelijk hierop te reageren.
- Pagina 2 actiepuntenlijst – stavaza van “stichting historische vaartuigen”- NBKB meldt dat de stichting diverse partijen heeft benaderd dat ze erkend zijn voor deze werkzaamheden. NBKB vraagt of dit correct is. De ILT merkt op dat de stichting zich wel heeft gemeld, maar nog niet is erkend. De ILT moet erkenningsvoorwaarden voor deze erkenning opstellen en zal in overleg met de Juridische adviseurs bekijken of dit in een beleidsregel geplaatst gaat worden.
- BSC vraagt af welke technische voorschriften voor de traditionele vaartuigen moet gelden. Dat is eerder gevraagd, maar daarop is nog geen antwoord ontvangen. BSC ziet dit graag als punt op de volgende vergadering.

ILT

Vergunningverlening
leefomgeving en scheepvaart
Certificering binnenvaart

Zwijndrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Datum

15 december 2020

4. Actiepunten

(actiepuntenlijst)

Alleen items die niet op de agenda staan of waar voortgang of wijzigingen in zijn, die staan hieronder vermeldt.

- CO-63:
Dolpower kwestie wordt actie van 5.1.2.e 5.1.2.e heeft recent de info ontvangen van 5.1.2.e 5.1.2.e merkt op dat dit punt eerder afgerond had moeten worden. ILT kijkt er intern nog naar.
- Algemeen WIOB:
5.1.2.e is niet op de hoogte van de meest recente ontwikkelingen van WIOB. In verband met re-integratie van 5.1.2.e zou het traject namelijk op een andere manier gaan lopen, maar die situatie heeft zich gewijzigd. NBKB meldt dat (mede namens BSC) een aanbieding naar de ILT is gestuurd voor het testen en 5.1.2.e wacht op een reactie hierop. Het doel is om in maart 2021 de WIOB certificaten gereed te hebben voor ingebruikname.
- CO-72:
Erkennen van bedrijven is een project dat 5.1.2.e voor scheepvaart oppakt. 5.1.2.e heeft aangegeven dat hij het actiepunt CO-72 bij 5.1.2.e heeft gemeld (ook gezien de gevoerde gesprekken met IVR). RH meldt dat wat hun betreft Aerosol een erkenning is waaraan prioriteit aan gegeven moet worden.
- CO -76:
waar kan de info naar toe vraag BSC? 5.1.2.e vraagt het na bij 5.1.2.e en komt er op terug.
- CO-85:
Proces loopt (getrokken door BSC). 5.1.2.e vraagt of klassenbureaus nog terugkoppeling kunnen geven op het stuk t.a.v. patrouillevaartuigen. BV bekijkt of hier nog een reactie op gegeven kan worden.
- Co-99:
NBKB zal taak op zich nemen om 1 uniform document voor alle KI's op te stellen in overleg met de andere keuringsinstanties. Graag doorsturen van de formulieren van de andere partijen naar het NBKB.

- TC-106:
Punt kan van de lijst. Is ontvangen en doorgezet naar CESNI.

ILT
Vergunningverlening
leefomgeving en scheepvaart
Certificering binnenvaart

Zwijndrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

5. Nieuwe besprekpunten

5.1 Corona maatregelen binnenvaart (doc 20201116 Brief ILT m.b.t. geldigheid certificaten)

Datum
15 december 2020

Vanwege de Covid pandemie is certificeren tijdelijk uitgesteld. De door ILT voorgestelde werkwijze en communicatie werkt niet. BSC heeft nagenoeg geen stappenplannen ontvangen en geen brieven verstuurd. Dit geldt ook voor andere keuringsinstanties. Ook levert deze werkwijze extra werk en kosten op, die niet betaald worden.

De ILT heeft contact met beleid (DGLM) en er wordt gekeken naar een eventuele verruiming voor de termijn. Vanuit overheid wordt er vastgehouden aan het stappenplan en verruiming tot 1 8-2021 voor afronding certificering. De ILT zal wel gaan zorgen voor het aanschrijven van de betreffende scheepseigenaren.

RH meldt dat er meerdere punten stonden beschreven en dat het proces onnodig complex is. BSC vraagt wat de overheid met de voorgeschreven methode wil bereiken. De overheid wil dat de mensen in actie komen en de schepen laat certificeren. Volstaat dan wellicht een melding bij keuringsinstantie i.p.v. een stappenplan? Tevens vindt BSC de communicatie onvoldoende zoals die tot nu naar de markt is gedaan. RH vraagt nogmaals waarom geen voorlopig certificaat afgegeven kan worden. ^{5.1.2.}_e licht de status van een voorlopig certificaat toe en meldt de (juridische) problemen die mogelijk ontstaan.

NBKB meldt dat ze geen verklaringen zullen afgeven. Het verleden heeft uitgewezen dat deze werkwijze onrechtmatig is en dat de kosten hiervoor wettelijk door het NBKB niet in rekening gebracht mogen worden. NBKB wijst ook naar de internationale discussie <ten aanzien van vervallen van OGB bij het vervallen van de geldigheid van een certificaat>. Uitstel van de huidige regeling is volgens het NBKB de enige mogelijkheid. ^{5.1.2.}_e heeft de opmerkingen genoteerd en gaat hiermee terug binnen de organisatie.

BSC wijst nogmaals naar de essentie van zijn brief, namelijk twee problemen:

1. Verlopen certificaten en behoud OGB
2. Wat gebeurt bijvoorbeeld met passagiersschepen die nu geen kosten voor certificering maken. Wat zal er gaan gebeuren als deze schepen weer gaan varen (met een verlopen certificaat).

5.2 Aanwijzing DGLM verzoek ILT tijdelijk afwijken regelgeving (doc DEF verzoek ILT tijdelijk afwijken regelgeving) (doc Brief Kleine drijvende werktuigen_Concept) (doc Brief tijdelijke toestemming H11 ESTRIN_Concept)

^{5.1.2.}_e licht de stand van zaken en het probleem <door de nog niet gewijzigde BVR> voor certificering toe. De discussie van punt 5.1 geldt ook voor dit onderdeel.

Ook de uitvoering van de keuringen (en herkeuringen) als er geen wetgeving bekend is, die is niet duidelijk voor de KI's. Hoe moet een inspecteur zijn oordeel "veilig" geven als er geen criteria voor zijn vastgelegd? Dit mag toch geen persoonlijk oordeel zonder voorschriften of instructie als grondslag zijn? En als er een herkeuring plaats moet vinden, geldt dat alleen voor het betreffende gedeelte of voor het hele vaartuig? (Een schip kan gedurende de tussentijd in een andere staat verkeren als tijdens de eerste beoordeling.) Ook hierover moeten de keuringsinstanties een duidelijke instructie ontvangen als voor een dergelijke werkwijze wordt gekozen.

5.1.2.e parkeert dit punt vanwege de discussie die er is en het feit dat er nu in dit overleg geen beslissing genomen zal worden.

5.3 Terugkoppeling CESNI/PT

5.1.2.e geeft een beperkte terugkoppeling vanwege het ontbreken van DGLM bij dit TC overleg

- OGB H32 en H33 wordt nog besproken, maar er is nog geen duidelijke lijn gekozen waarop geanticipeerd kan worden.
- Aan het opstellen van 'Eisen voor keuring van zakbare stuurhutten' is door enkele deelnemers van de TC meegewerkt. Er wordt gekeken hoe dit in de ES-TRIN kan worden geïmplementeerd, welke OGB er mogelijk zijn en welke gevolgen dit heeft voor de bestaande schepen. Wellicht komen de knelpunten ten aanzien van de concept-wetgeving, die zijn aangedragen <zoals bijvoorbeeld het gebruik van knevels> naar voren in het gesprek dat het CESNI-secretariaat nog gaat voeren met de fabrikanten van dergelijke systemen.
- Er is een wijzigingsvoorstel ingediend voor H11 door Donau-commissie. (1.21). Aangezien de Nederlandse delegatie er van uitging dat wijziging van H11 niet op de agenda staat, wachten wij nu met belangstelling de reactie van het secretariaat af. Mocht er ruimte zijn om H11 toch aan te passen, dan zal hieraan de voorkeur worden gegeven in plaats van het afronden van de FAQ voor H11.
- FAQ motoren voor binnenschepen is gewijzigd en staat online. (https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2018/11/FAQ_Engines_nl.pdf)
- Wijzigingsvoorstel voor (inhoud van) het binnenvaartcertificaat. Een afzonderlijk overleg wordt hiervoor volgende week georganiseerd.

5.4 Toepassing FAQ H11

BSC merkt op dat het huidige hoofdstuk de certificering ophoudt. Voor regeling schepen kunnen we dat zelf aanpassen, maar voor de overige schepen is het hoofdstuk een probleem.

RH vraagt aan diverse klassenbureaus hoe het kan dat zij er geen probleem mee hebben bij het certificeren van schepen. LRS meldt dat de E-surveyors geen problemen hebben met het betreffende hoofdstuk. Inhoudelijk kan 5.1.2.e dit niet toelichten. NBKB geeft aan dat ze schepen in de portefeuille heeft die qua type gelijk zijn aan de schepen die klasse keurt. NBKB vindt deze schepen wel veilig en heeft schriftelijk gevraagd aan de ILT of ze op basis daarvan een certificaat af mogen geven. Daarop heeft het NBKB (nog) geen antwoord ontvangen en het schip heeft dus geen certificaat. LRS geeft echter wel een certificaat af. Dus hier moet

volgens het NBKB duidelijkheid komen.

5.1.2._e merkt op dat hij dat niet kan beoordelen. 5.1.2.e wordt gevraagd voor een reactie, maar hij is niet bekend met de vraag van het NBKB en kan op dit moment geen reactie geven.

BSC merkt op dat het niet (alleen) draait om de FAQ, maar vraagt daarbij om een uitleg met interpretatie van de ILT. Een dergelijk document is noodzakelijk om een goede en gelijke beoordeling van de artikelen van H11 te verkrijgen.

LRS verwijst nogmaals naar het voorstel van de Donau-commissie en adviseert om het document aan te grijpen om H11 in zijn geheel te verbeteren (waardoor de nut en noodzaak van de FAQ wellicht gaat vervallen.) Uiteraard heeft dit pas betrekking op de ES-TRIN 2023.

ILT zal een reactie versturen naar aanleiding van de vraag van het NBKB.

5.5 INTORO-1

(doc Agendapunt TC m.b.t. ITRO 1)

5.1.2._e stelt voor om dit punt op te schorten en dat de keuringsinstanties dit punt nog een keer bespreken. <vrijboord berekening en gebruik van hijskranen voor schepen zonder vrijboord (of met zeer beperkt vrijboord)>

Wie mag de vrijboord-berekeningen doen? Volgens KI heeft scheepsmeting van ILT een leidende rol in deze berekeningen. 5.1.2.e stelt voor om dit apart te bespreken met inhoudelijk deskundigen. RH-BSC willen wel deelnemen van het overleg.

BV merkt op dat het opschorten van dit onderdeel voor alle schepen niet wenselijk is, omdat dek te water een groot risico is voor stabiliteit bij de overige schepen met een kraan.

BSC merkt op dat zij de uitzondering alleen vraagt voor autokranen (en in het bijzonder bij kleine schepen waar de huidige berekeningen niet geschikt zijn).

5.1.2._e zal een afspraak hiervoor maken en een deskundige hiervoor ILT raadplegen

5.6 TC besluit 2013 hotelschepen

5.1.2._e meldt dat n.a.v. CESNI/PAX de door ILT toegestane vrijstelling (eigen keuze van scheepseigenaar) voor het niet hebben van een hut voor beperkt mobiele personen niet meer houdbaar is. Voor nieuwe schepen is deze mogelijkheid hierbij vervallen en voor bestaande schepen zal er een OGB moeten komen.

LRS vraagt zich af of deze afspraak in dit TC-overleg nu besloten moet worden of dat het op een later stadium kan omdat binnen CESNI/PAX ook nog discussie is over de gangen of vluchtwegen (en vooral de breedte van deze) terwijl over hutten eigenlijk geen interpretatieverschil meer is binnen CESNI/PAX.

5.1.2._e heeft geen bezwaar tegen het uitstellen tot het definitieve besluit in CESNI/PAX is genomen. Bij de vraag naar het aantal in aanbouw zijnde schepen merkt LRS op dat wegens COVID de hoeveelheid in aanbouw zijnde schepen beperkt is. (nog 1 in afbouw en de andere opdrachten bij LRS zijn stilgelegd). Andere klassenbureaus delen tijdens het overleg geen informatie over passagiersschepen in aanbouw of opdracht.

Het definitieve TC besluit van 2013 wordt nog aangehouden.

ILT

Vergunningverlening
leefomgeving en scheepvaart
Certificering binnenvaart

Zwijndrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Datum

15 december 2020

RH vraagt of het (oude) besluit van 2013 nog doorgestuurd kan worden.

ILT
Vergunningverlening
leefomgeving en scheepvaart
Certificering binnenvaart

Zwijndrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

6 Wijzigingen wetgeving

Wijziging ADN 2021 (doc M201013_Overzicht wijzigingen ADN-2021 (003)

Datum
15 december 2020

5.1.2.
e licht het verstuurd document toe.

LRS adviseert de ILT om contact te houden met CBRB omdat deze partij zowel voor ADN als CESNI/PT verslagen en dergelijke inhoudelijke informatie snel verspreid na het plaatsvinden van een overleg.

BV merkt op dat informatie van de betreffende partij soms gekleurd is.

7. Rondvraag

LRS merkt op dat nog altijd "flexmotoren" ingebouwd worden. Volgens LRS speelt dit probleem nu bijna niet meer aangezien door de nieuwe wetgeving deze inbouw niet meer is toegestaan.

BV meldt dat ze bezig is met het opstellen van een document over elektronische certificaten. Dit betreft het overleg van volgende week waar 5.1.2.
e eerder in dit verslag aan refereerde. (punt 5.3 – laatste bullit)

5.1.2.
e zal voor de TC overleggen van volgend jaar een aantal data rondsturen.

8. Afsluiting

De voorzitter sluit de vergadering en dankt alle aanwezigen voor hun aanwezigheid en inbreng.

Van: 5.1.2.e - ILT
Verzonden: woensdag 18 november 2020 22:18
Aan: 5.1.2.e - ILT; 5.1.2.e - ILT
Onderwerp: RE: Brief uitstel drijvende werktuigen en grote pleziervaartuigen
Bijlagen: RE: Brief uitstel drijvende werktuigen en grote pleziervaartuigen

Ter info in de bijlage het antwoord richting 5.1.2.e en zijn reactie.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 18 november 2020 22:09
Aan: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Brief uitstel drijvende werktuigen en grote pleziervaartuigen

Dat hoor ik dan nog even graag, want dan zal ik daarna 5.1.2.e cs even een berichtje sturen!

Groet,
 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
www.blackberry.com

Van: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Datum: woensdag 18 nov. 2020 10:07 PM
Aan: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>, 5.1.2.e - ILT
 <5.1.2.e@ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Brief uitstel drijvende werktuigen en grote pleziervaartuigen

Dit vloeit voort uit besluit minister 2018 uitstel drijvende werktuigen en pleziervaart. In 2019 tweede uitstel met einddatum 1-1-2021. M.i. hoeven we hier niets aan te doen. Zal morgen middag tijdens ons overleg e.e.a. toelichten.

Groeten, 5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: "5.1.2.e - ILT" <5.1.2.e@ILenT.nl>
Verzonden: 18 nov. 2020 21:53
Aan: "5.1.2.e - ILT" <5.1.2.e@ILenT.nl>; "5.1.2.e - ILT" <5.1.2.e@ILenT.nl>
Onderwerp: RE: Brief uitstel drijvende werktuigen en grote pleziervaartuigen

Weet jij/weten jullie tot welke datum dit generieke uitstel is verstrekt?
 Hier moeten we op korte termijn even over spreken.

@ 5.1.2.e heb jij een concreet voorstel?

Groet,
5.1.2.e

5.1.2.
e

Van: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Verzonden: vrijdag 10 juli 2020 15:02

Aan: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>; 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>;
5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>; 5.1.2.e - ILT
<5.1.2.e@ilent.nl>; 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT
<5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>; 5.1.2.e - ILT
<5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT <Fred.Overbeeke@ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT
<5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>; 5.1.2.e - ILT
<5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Onderwerp: FW: Brief uitstel drijvende werktuigen en grote pleziervaartuigen

Hierbij ter info. Dit probleem blijft maar op het bordje van de ILT liggen en de sector blijft maar uitstel van executie krijgen.

@5.1.2.e kan dit ook in de nieuwsbrief komen svp.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Verzonden: vrijdag 10 juli 2020 13:47

Aan: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

CC: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Onderwerp: FW: Brief uitstel drijvende werktuigen en grote pleziervaartuigen

Beste 5.1.2.e

Omdat veel drijvende werktuigen en grote pleziervaartuigen zich toch niet tijdig hebben (kunnen) laten certificeren, is besloten de termijn (om hier alsnog aan te voldoen) te verlengen.

De scheepseigenaren die het betreft krijgen via hun KB/CI bijgaande brief toegestuurd. Lijkt me dat ze deze bij een evt inspectie kunnen laten zien.

Leek me goed jullie hier even over te informeren. Geven jullie dit ook door aan de andere contolerende instanties?

Dank en groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>

Verzonden: vrijdag 10 juli 2020 11:07

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@dnvgl.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e@5.1.5>; 5.1.2.e <5.1.2.e@5.1.5>;
<5.1.2.e@nbkb.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@5.1.5>; 5.1.2.e <5.1.2.e@5.1.5>;
5.1.2.e <5.1.2.e@5.1.5>; 5.1.2.e <5.1.2.e@5.1.5>; 5.1.2.e <5.1.2.e@5.1.5>;
CC: 5.1.2.e - ILT <joris.reinders@ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>

Onderwerp: Brief uitstel drijvende werktuigen en grote pleziervaartuigen

Beste allemaal,

Als al vaak besproken, bijgevoegd dan de definitieve uitstelbrief t.b.v. de scheepseigenaren die nog steeds het onderzoek voor de afgifte van een Communautair Certificaat hebben uitgevoerd.

Graag deze brief verzenden aan alle betreffende scheepseigenaren. Ik ontvang graag bericht wanneer dit is afgerond, incl. een overzicht van de verzonden brieven (dan hebben we gelijk weer even een actueel beeld).

Dank en hartelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

.....
Vergunningverlening | Marktvenster Leefomgeving en Scheepvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport

Westelijke Parallelweg 4, 3331 EW Zwijndrecht
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
M 5.1.2.e
5.1.2.e [@ilent.nl](mailto:5.1.2.e@ilent.nl)
<http://www.ilent.nl>

Van: 5.1.2.e [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e [ILT](#); 5.1.2.e [ILT](#)
Cc: 5.1.2.e [-ILT](#); 5.1.2.e [-ILT](#); 5.1.2.e [-ILT](#); 5.1.2.e [-ILT](#); 5.1.2.e [-ILT](#)
Onderwerp: RE: Brief uitstel drijvende werktuigen en grote pleziervaartuigen
Datum: woensdag 18 november 2020 08:20:41
Bijlagen: [RE_ID_392_HAVIK.msg](#)

5.1.2.e

Dank voor je reactie. Duidelijk.

Er is dus geen uitstel op de 1 oktober 2020 meer als gevolg van Covid en niet op het gereed zijn van de certificering voor 01-01-2021.

Cassus van 5.1.2.e was al opgelost conform het principe niet aangemeld, jammer maar helaas termijn verlopen. En naar het denken in een oplossingsrichting was gebaseerd op het feit of er mogelijk uitzonderingen nog waren.

@ 5.1.2.e kan jij nog een keer een lijst met openstaande aanvragen voor drijvende werktuigen en pleziervaartuigen draaien zoals je al eerder gedaan hebt, weten we wat er nog open staat.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2.
e

Van: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Verzonden: dinsdag 17 november 2020 20:46
Aan: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
CC: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>; 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>; 5.1.5 <5.1.5@ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>

Onderwerp: RE: Brief uitstel drijvende werktuigen en grote pleziervaartuigen

Beste 5.1.2.e

De vraag wat de actuele stand van zaken is mbt de drijvende werktuigen en pleziervaartuigen die zich in 2018 op tijd hebben aangemeld kan ik niet beantwoorden aangezien ik geen recente uitvraag heb gedaan over de stand van zaken. Dit vind ik ook niet echt nodig omdat op basis van de brief en publicatie er voor deze groep schepen m.i. een duidelijke situatie is. Of voor 1 oktober gecertificeerd c.q. een goedgekeurd stappenplan ingediend bij een keuringsinstantie en in dat geval heeft de scheepseigenaar een brief aan boord waarmee hij tot 01-01-2021 kan blijven varen.

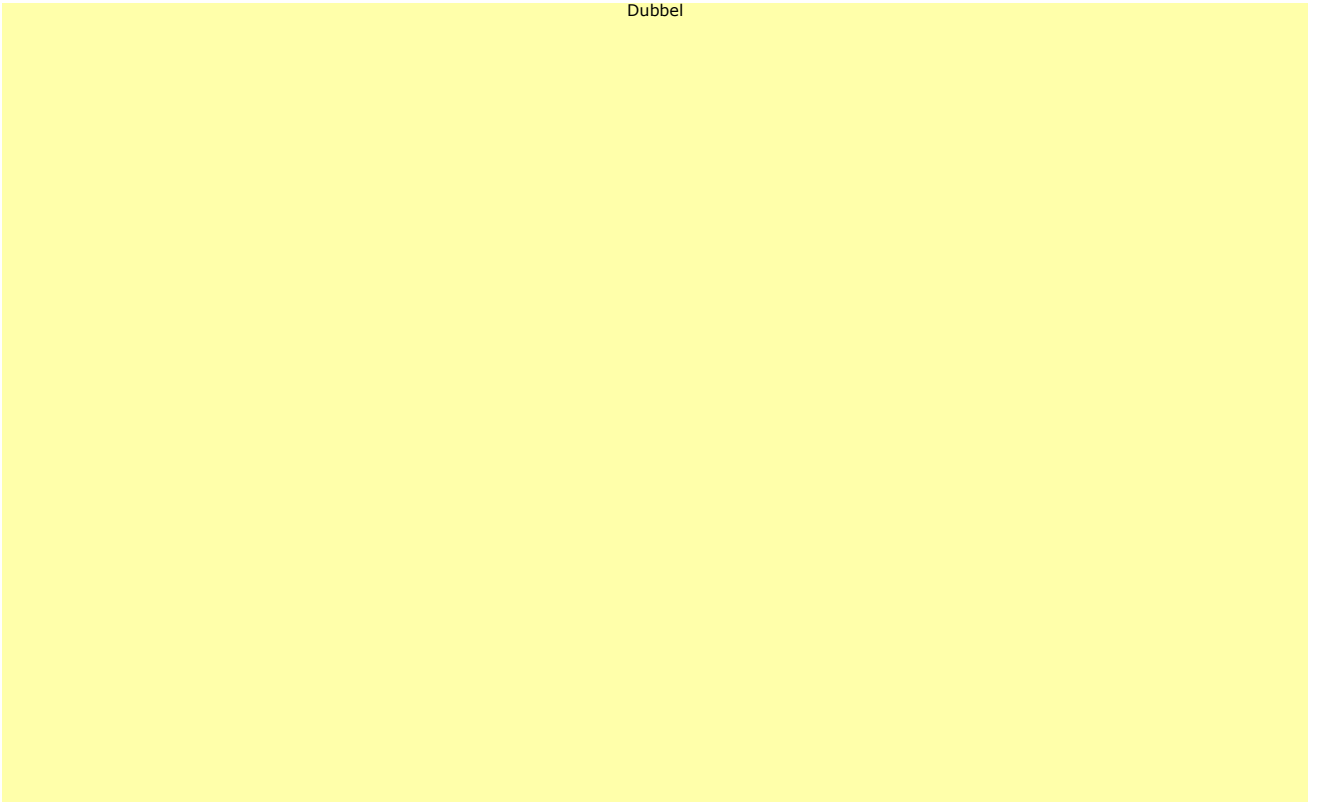
M.b.t. de casus van 5.1.2.e als dit vaartuig gezien bouw/uitrusting en gebruik is aan te merken als drijvend werktuig geldt er certificaatplicht. Zoals je in de mail aangeeft is het een nieuw aangemelde configuratie dus geen recht op de overgangsbepaling m.b.t. certificaatplicht en kan het vaartuig alleen geëxploiteerd worden met een geldig certificaat.

Ik zie zelf geen reden om een certificaat plichtig vaartuig dat niet gecertificeerd is eenmalig toestemming te verlenen om werkzaamheden uit te voeren, sterker nog ik ben van mening dat wij als ILT daarvoor de bevoegdheid niet hebben.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2.
e

Van: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>



Van: 5.1.2.e [ILT](#)
Aan: 5.1.2.e [-ILT](#); 5.1.2.e [-ILT](#)
Onderwerp: RE: ID 392 HAVIK
Datum: donderdag 20 juni 2019 07:53:21
Bijlagen: [FW Verklaring aanvraag voor 1-11-2018.msg](#)
[image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[VLACBS 20190619 tussenstand.xlsx](#)

5.1.2.e dank voor je info, 5.1.2.e zie onderstaande,
 5.1.2.e is door het geval de Havik de aandacht gevestigd op de VLACBS verklaringen, ik en Dirk waren/zijn nieuwsgierig of er nog (meer) verklaringen zijn afgegeven sinds 1 januari. Saillant detail is dat ik dat op 15 jan ook heb gedaan, toen bleken er 155 VLACBS verklaringen te zijn afgegeven tussen 1 en 15 jan 2019. Vervolgens heeft 5.1.2.e een mail gestuurd die in de bijlage zit. (Die geeft toch de indruk dat de mogelijkheid om verklaringen af te geven wordt dicht gezet)
 In de Excel lijst staat het aantal dat is afgegeven tot en met 19-06-2019 (gefilterd, de basis van de lijst is alle tot nu toe afgegeven Verklaringen, filteren op CERT_DATUM_INGANG)
 Sinds 14/15 jan 2019 tot en met 19-06-2019, zijn de volgende aantallen nog afgegeven:
 NBKB 87 stuks
 RH 189 stuks
 Alleen BSC houdt zich aan de afspraak, mijn inziens is er sprake van concurrentie vervalsing. Iets om over na te denken.

Van: 5.1.2.e - ILT
Verzonden: donderdag 20 juni 2019 07:28
Aan: 5.1.2.e - ILT
Onderwerp: RE: ID 392 HAVIK

5.1.2.e
 Dank voor de mail.
 Is niet echt het signaal dat is afgegeven in het laatste overleg (zie ook tekst uit (concept)notulen van het laatste TC). De ILT reactie (laatste zin) komt van dezelfde bron.
Afgifte verklaringen ná 1-1-2019, voor drijvende werktuigen en pleziervaartuigen. (doc. Afgifte verklaringen)
 NBKB meldt hun werkwijze voor de verklaring (of het hebben van een certificaat) en geeft aan dat andere KI niet voor 01-01-2019 de verklaringen heeft opgemaakt en in de WIOB aangemeld. RH meldt dat de deadline van 01-01-2019 niet is vermeld en de ILT bevestigde dat als een schip niet deelneemt aan de vaart, dan hoeft het schip een dergelijke verklaring niet te hebben. RH heeft wel alle verklaringen opgesteld en in PDF opgeslagen. Alleen als de klant aangeeft dat hij toch wil gaan varen, dan wordt het in PDF opgeslagen document afgegeven aan de klant. Dat is kostentechnisch aantrekkelijker en is niet uitgesloten volgens RH. De ILT meldt dat de werkwijze van RH niet is uitgevoerd zoals door de ILT is bedoeld.

Van: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 20 juni 2019 07:17
Aan: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ilent.nl>
Onderwerp: FW: ID 392 HAVIK
 Ter info...

Van: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 19 juni 2019 17:19
Aan: 5.1.2.e | 5.1.5 <5.1.2.e@5.1.5>
CC: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT
 <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Onderwerp: RE: ID 392 HAVIK

Beste 5.1.2.e

Dank voor de terugkoppeling.

We zijn inmiddels een half jaar verder en er zal nog veel werk verzet moeten worden om alle schepen voor 1-12-2019 onderzocht te hebben.

De schepen die nu nog geen verklaring hebben, hebben de keuze gemaakt niet aan de vaart deel te nemen totdat het onderzoek tot certificeren is afgerond.

Om misverstanden te voorkomen zal de WIOB morgen voor het afgeven van de verklaringen worden afgesloten.

Mocht bij een controle worden vastgesteld dat een vaartuig geen certificaat of verklaring heeft kan een boete van €1250,00 worden gegeven.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

ILT/Scheepvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
bezoekadres Rijksinspectiekantoor
Westelijke Parallelweg 4
3331 EW Zwijndrecht
Postus 16191 2500 BD Den Haag

M 5.1.2.e
E 5.1.2.e @iLenT.nl
W www.iLenT.nl

Van: 5.1.2.e | 5.1.2.e <5.1.2.e@5.1.5>

Verzonden: woensdag 19 juni 2019 16:57

Aan: 5.1.2.e - ILT <5.1.2.e@iLenT.nl>

Onderwerp: ID 392 HAVIK

Geachte 5.1.2.e, Beste 5.1.2.e

Inzake de afgifte van de verklaring werkvaartuigen van het wvt. 'Havik':

-Het opdrachtformulier is voor 1-11-2018 ontvangen

-Scheepsnummers zijn aangevraagd en ontvangen

Aangezien de afgifte van een verklaring voor de eigenaar kosten met zich meebrengt hebben wij de eigenaar

de keuze voorgelegd of hij in het bezit wil komen van een verklaring of niet.

Zoals met u eerder besproken bleek deze handelwijze voor ILT niet wenselijk, er kan dan immers een probleem ontstaan

met handhaving van schepen welke nu formeel gecertificeerd hadden moeten zijn, waarbij ook de mogelijkheid om een definitief certificaat te verkrijgen in gevaar komt.

Naar aanleiding van dit overleg zijn wij alle schepen die nog geen verklaring hadden ontvangen alsnog een verklaring gaan verstrekken.

Hiervoor bleef het WIOB nog beschikbaar.

In het geval van de 'Havik' bleek het schip nog door het NBKB 'bevroren' in het WIOB.

Wij hebben het NBKB op 20 maart, 16 april en 26 april gevraagd het schip te ontdooien zodat wij een verklaring konden afgeven.

Op 23 mei kregen wij bericht dat het schip was ontdooit.

Om interne administratieve redenen hebben wij eerst op 13 juni is een verklaring afgegeven.

Ik begrijp dat de 'Havik' op 12 juni is gecontroleerd door Handhaving. Hiervan hebben wij geen berichten ontvangen van ILT of eigenaar.

De afgifte van de verklaring op 13 juni houdt geen verband met de handhaving een dag eerder.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



5.1.5

Van: 5.1.2.e -ILT
Aan: 5.1.2.e -ILT; 5.1.2.e -ILT
Onderwerp: RE: ID 392 5.1.2.d
Datum: donderdag 20 juni 2019 07:53:21
Bijlagen: [FW Verklaring aanvraag voor 1-11-2018.msg](#)
[image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[VLACBS 20190619 tussenstand.xlsx](#)

5.1.2.e dank voor je info, Dirk zie onderstaande, Gisteren is door het geval de 5.1.2.d de aandacht gevestigd op de VLACBS verklaringen, ik en Dirk waren/zijn nieuwsgierig of er nog (meer) verklaringen zijn afgegeven sinds 1 januari. Saillant detail is dat ik dat op 15 jan ook heb gedaan, toen bleken er 155 VLACBS verklaringen te zijn afgegeven tussen 1 en 15 jan 2019. Vervolgens heeft 5.1.2.e een mail gestuurd die in de bijlage zit. (Die geeft toch de indruk dat de mogelijkheid om verklaringen af te geven wordt dicht gezet) In de Excel lijst staat het aantal dat is afgegeven tot en met 19-06-2019 (gefilterd, de basis van de lijst is alle tot nu toe afgegeven Verklaringen, filteren op CERT_DATUM_INGANG) Sinds 14/15 jan 2019 tot en met 19-06-2019, zijn de volgende aantallen nog afgegeven:
 NBKB 87 stuks
 RH 189 stuks
 Alleen BSC houdt zich aan de afspraak, mijn inziens is er sprake van concurrentie vervalsing. Iets om over na te denken.

Van: 5.1.2.e -ILT
Verzonden: donderdag 20 juni 2019 07:28
Aan: 5.1.2.e -ILT
Onderwerp: RE: ID 392 5.1.2.d
 5.1.2.e

Dank voor de mail.
 Is niet echt het signaal dat is afgegeven in het laatste overleg (zie ook tekst uit (concept)notulen van het laatste TC). De ILT reactie (laatste zin) komt van dezelfde bron.

Afgifte verklaringen ná 1-1-2019, voor drijvende werktuigen en pleziervaartuigen. (doc. Afgifte verklaringen)

NBKB meldt hun werkwijze voor de verklaring (of het hebben van een certificaat) en geeft aan dat andere KI niet voor 01-01-2019 de verklaringen heeft opgemaakt en in de WIOB aangemeld. RH meldt dat de deadline van 01-01-2019 niet is vermeld en de ILT bevestigde dat als een schip niet deelneemt aan de vaart, dan hoeft het schip een dergelijke verklaring niet te hebben. RH heeft wel alle verklaringen opgesteld en in PDF opgeslagen. Alleen als de klant aangeeft dat hij toch wil gaan varen, dan wordt het in PDF opgeslagen document afgegeven aan de klant. Dat is kostentechnisch aantrekkelijker en is niet uitgesloten volgens RH. De ILT meldt dat de werkwijze van RH niet is uitgevoerd zoals door de ILT is bedoeld.

Van: 5.1.2.e -ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Verzonden: donderdag 20 juni 2019 07:17
Aan: 5.1.2.e -ILT <5.1.2.e@ilent.nl>
Onderwerp: FW: ID 392 HAVIK
 Ter info...

Van: 5.1.2.e -ILT <Aren.Jumelet@ILenT.nl>
Verzonden: woensdag 19 juni 2019 17:19
Aan: 5.1.2.e | 5.1.5 <5.1.2.e@5.1.5>
CC: 5.1.2.e -ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e ILT
 <5.1.2.e@ILenT.nl>; 5.1.2.e -ILT <5.1.2.e@ILenT.nl>
Onderwerp: RE: ID 392 5.1.2.d

Beste 5.1.2.e

Dank voor de terugkoppeling.

We zijn inmiddels een half jaar verder en er zal nog veel werk verzet moeten worden om alle schepen voor 1-12-2019 onderzocht te hebben.

De schepen die nu nog geen verklaring hebben, hebben de keuze gemaakt niet aan de vaart deel te nemen totdat het onderzoek tot certificeren is afgerond.

Om misverstanden te voorkomen zal de WIOB morgen voor het afgeven van de verklaringen worden afgesloten.

Mocht bij een controle worden vastgesteld dat een vaartuig geen certificaat of verklaring heeft kan een boete van €1250,00 worden gegeven.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

ILT/Scheepvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
bezoekadres Rijksinspectiekantoor
Westelijke Parallelweg 4
3331 EW Zwijndrecht
Postus 16191 2500 BD Den Haag

M 5.1.2.e
E 5.1.2.e @ILenT.nl
W www.ilent.nl

Van: 5.1.2.e | 5.1.5 < 5.1.2.e @ 5.1.5 >

Verzonden: woensdag 19 juni 2019 16:57

Aan: 5.1.2.e - ILT < 5.1.2.e @ILenT.nl >

Onderwerp: ID 392 5.1.2.d

Geachte 5.1.2.e

Inzake de afgifte van de verklaring werkvaartuigen van het wvt. 5.1.2.d

-Het opdrachtformulier is voor 1-11-2018 ontvangen

-Scheepsnummers zijn aangevraagd en ontvangen

Aangezien de afgifte van een verklaring voor de eigenaar kosten met zich meebrengt hebben wij de eigenaar

de keuze voorgelegd of hij in het bezit wil komen van een verklaring of niet.

Zoals met u eerder besproken bleek deze handelwijze voor ILT niet wenselijk, er kan dan immers een probleem ontstaan

met handhaving van schepen welke nu formeel gecertificeerd hadden moeten zijn, waarbij ook de mogelijkheid om een definitief

certificaat te verkrijgen in gevaar komt.

Naar aanleiding van dit overleg zijn wij alle schepen die nog geen verklaring hadden ontvangen alsnog een verklaring gaan verstrekken.

Hiervoor bleef het WIOB nog beschikbaar.

In het geval van de 5.1.2.d bleek het schip nog door het NBKB 'bevroren' in het WIOB.

Wij hebben het NBKB op 20 maart, 16 april en 26 april gevraagd het schip te ontdooien zodat wij een verklaring konden afgeven.

Op 23 mei kregen wij bericht dat het schip was ontdooit.

Om interne administratieve redenen hebben wij eerst op 13 juni is een verklaring afgegeven.

Ik begrijp dat de 5.1.2.d op 12 juni is gecontroleerd door Handhaving. Hiervan hebben wij geen berichten ontvangen van ILT of eigenaar.

De afgifte van de verklaring op 13 juni houdt geen verband met de handhaving een dag eerder.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e



5.1.5

Van: 5.1.2.e -ILT
Aan: 5.1.2.e -ILT
Onderwerp: FW: Verklaring aanvraag voor 1-11-2018
Datum: woensdag 19 juni 2019 14:08:00

Van: 5.1.2.e - ILT

Verzonden: woensdag 6 februari 2019 11:45

Aan: 5.1.2.e | NBKB (5.1.2.e @nbkb.nl) ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e | 5.1.5 ;
 5.1.2.e 5.1.2.e @ 5.1.5) ; 5.1.5 @ 5.1.5 ; 5.1.5 @ 5.1.5 ;
 5.1.5 @nbkb.nl

CC: 5.1.2.e - ILT ; 5.1.2.e - ILT ; 5.1.2.e - ILT

Onderwerp: Verklaring aanvraag voor 1-11-2018

Beste 5.1.2.e , 5.1.2.e en 5.1.2.e

We zitten nu in de eerste week van februari 2019.

De verklaring voor aanvragen ingediend voor 1-11-2018 zijn als het goed is nu allemaal afgegeven.

De mogelijkheid om deze verklaring nog af te geven wordt, zonder tegenbericht, volgende week gesloten

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

ILT/Scheepvaart
 Inspectie Leefomgeving en Transport
 Ministerie van Infrastructuur en Milieu
 bezoekadres Rijksinspectiekantoor
 Westelijke Parallelweg 4
 3331 EW Zwijndrecht
 Postbus 16191 2500 BD Den Haag

M 5.1.2.e
 E 5.1.2.e 5.1.2.e@iient.nl
 W www.iient.nl

[illegible]

5.1.2. d

[illegible]

5.1.2.d

5.1.2.d

[illegible]

5.1.2.d

[illegible]